

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen der Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages.

(Vom 15. Dezember 1904.)

Tit.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat mit den Bahngesellschaften Pruntrut-Bonfol, Bière-Apples-Morges und Nyon-Crassier neue Betriebsverträge abgeschlossen und suchte um die Genehmigung der Bundesversammlung durch folgendes, an das Post- und Eisenbahndepartement gerichtetes Schreiben vom 25. Oktober 1904 nach:

„Mit Beschluß vom 6. November 1903 hat die Bundesversammlung sechs Nachträge zu Betriebsverträgen genehmigt, welche von der Jura-Simplon Bahn mit Nebenbahnen abgeschlossen worden waren; durch die genehmigten Verträge sind die Bundesbahnen in die betreffenden Betriebsverträge eingetreten. Es sind folgende:

1. Bière-Apples-Morges; Nachtrag vom 3. März 1903 zum Betriebsvertrag vom 15. August 1899;
2. Bulle-Romont; Nachtrag vom 3. März 1903 zum Betriebsvertrag vom 10. Oktober 1899;

3. Drahtseilbahn Cossonay (Bahnhof)-Cossonay (Stadt); Nachtrag vom 3. März 1903 zum Betriebsvertrag vom 28. Januar 1897;
4. Visp-Zermatt; Nachtrag vom 3. März 1903 zum Betriebsvertrag vom 25. November 1894;
5. Traverstalbahn; Nachtrag vom 20. März 1903 zum Betriebsvertrag vom 22. Dezember 1898;
6. Pruntrut-Bonfol; Nachtrag vom 18. April 1903 zum Betriebsvertrag vom 21. August 1900.

Von diesen Verträgen sind Ziffer 1 und 6 seither durch neue Betriebsverträge ersetzt worden, indem die Interessenten wünschten, daß die Bundesbahnen den Betrieb der betreffenden Nebenbahnen beibehalten. Es sind dieses:

1. Der Vertrag zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eisenbahngesellschaft Pruntrut-Bonfol, in Pruntrut, betreffend die Mitbenützung des Bahnhofs Pruntrut und den Betrieb der Linie Pruntrut-Bonfol, vom 10. Juni 1904;

2. Der Vertrag zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges, in Lausanne, betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Morges und den Betrieb der Linien der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges, vom 2. August 1904.

Ferner wurde die Verwaltung der Bundesbahnen ersucht, auch den Betrieb der neuerbauten Bahulinie Nyon-Crassier zu übernehmen, und es wurde daher neu abgeschlossen:

3. Der Vertrag zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eisenbahngesellschaft Nyon-Crassier, in Nyon, betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Nyon und den Betrieb der Linie Nyon-Crassier, vom 9. August 1904.

Diese drei Verträge sind vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen in der Sitzung vom 30. Juli 1904, beziehungsweise vom 1. Oktober 1904 genehmigt und gleichzeitig ist die Generaldirektion ermächtigt worden, die Zustimmung des Bundesrates und der Bundesversammlung für die Betriebsübernahme einzuholen. Die drei Verträge zerfallen nämlich in je zwei Abschnitte, von denen der erste die Mitbenützung des Anschlußbahnhofes und der zweite den Betrieb der Linie behandelt. Gemäß Art. 17, Ziffer 8, des Rückkaufgesetzes fällt die definitive Genehmigung des ersten Abschnittes in die Kompetenz des Verwaltungsrates, während gemäß Art. 5

des Rückkaufgesetzes für den zweiten Abschnitt die Zustimmung der Bundesversammlung vorbehalten ist.

Beim Abschlusse dieser Verträge gingen wir von der Annahme aus, daß die Bundesbahnen überall da zum Betriebe von Nebenbahnen Hand bieten sollen, wo es von der interessierten Landesgegend, beziehungsweise von den betreffenden Bahngesellschaften gewünscht wird. Dieselben setzen offenbar voraus, daß diese Art der Betriebsführung für sie vorteilhafter sei; wir wollten uns nun der von uns beanspruchten Unterstützung nicht entziehen. Für die Bedingungen der Betriebsübernahme war maßgebend, daß wir nur den Ersatz der uns aus der Betriebsbesorgung für die Nebenbahn tatsächlich erwachsenden Kosten verlangen, zuzüglich eines mäßigen Ansatzes für die allgemeinen Kosten.⁴

Wir hielten es für angezeigt dieses Schreiben der Generaldirektion in extenso wiederzugeben, da es im allgemeinen den Standpunkt darlegt, den die Generaldirektion mit bezug auf die Übernahme des Betriebes kleiner Bahnen einnimmt, einen Standpunkt, den wir für richtig halten.

Zum Betriebsvertrag Pruntrut-Bonfol übergehend, haben wir folgendes zu bemerken:

Die von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen Verpflichtungen umfassen nach Art. 19 des Vertrages: a) den Dienst auf dem Bahnhof Pruntrut; b) den gesamten Stations- und Zugsdienst; c) den Fahrdienst; d) den Unterhalt des Rollmaterials; e) die Kontrollierung und Buchung der Einnahmen und Ausgaben; f) die Untersuchung und Regulierung aller aus dem Betrieb herührenden Reklamationen; g) die Haftpflicht für die im Betriebe der Bahn vorgekommenen Personenunfälle und Sachenbeschädigungen.

Dagegen besorgt die Pruntrut-Bonfol-Bahn ausschließlich die Handhabung der Polizei, die Aufsicht der Bahn und den Unterhalt der Gebäude und der Bahnanlagen samt deren Zubehörden.

Der Betrieb der Linie erfolgt in der Regel mit dem Material der Pruntrut-Bonfol-Bahn, mit Ausnahme der Güterwagen, die ohne Unterschied auf beiden Netzen verwendet werden dürfen.

Die Pruntrut-Bonfol-Bahn ist befugt, ihre Tarife und Fahrpläne nach eigenem Gutfinden aufzustellen; dagegen sorgen die Bundesbahnen für deren Erstellung, die Einholung der Genehmigung durch die Behörden und die Publikation derselben nach Maßgabe der ihnen von der Gesellschaft zugehenden Weisungen.

Die Anstellung und Entlassung des Personals für den Betriebsdienst, mit Ausnahme desjenigen für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, ist Sache der Betriebsverwaltung.

Der Vertrag ist fest abgeschlossen bis zum 31. Dezember 1908. Er bleibt von da an ohne weiteres in Kraft, sofern er nicht vor dem 31. Dezember 1907 von einem der beiden Kontrahenten schriftlich gekündigt wird. Im Falle einer spätern Kündigung erlischt der Vertrag mit dem Ablauf des auf die Kündigung folgenden Kalenderjahres.

Der Regierung des Kantons Bern gibt der Vertrag, laut ihrer Vernehmlassung vom 9. November 1904, keinen Anlaß zu Einwendungen. Dagegen sehen wir uns in der Lage, eine Bestimmung desselben zu beanstanden. Im letzten Alinea des Artikels 26 behalten sich nämlich die Bundesbahnen vor, von der Pruntrut-Bonfol-Bahn die Leistung einer Kautions zu verlangen für den Fall, daß der dieser Bahn eröffnete Spezialkonto einen Saldo zu gunsten der Bundesbahnen ergeben sollte. „Wenn die Kautions nicht auf erstes Verlangen der Bundesbahnen geleistet würde, behalten sich dieselben das Recht vor, diesen Vertrag sofort aufzulösen.“

Eine ähnliche Bestimmung befand sich in dem Betriebsvertrag, den die Uerikon-Bauma-Bahn mit der Tößtalbahn geschlossen hatte und den wir Ihnen mit unserer Botschaft vom 5. März 1901 (B. Bl. 1901, I, 722) zur Genehmigung vorlegten. Sie haben damals auf unseren Antrag jener Bestimmung, die der Tößtalbahn das Recht einer Vertragsauflösung ohne Kündigung gab, die Genehmigung verweigert, weil durch eine plötzliche Betriebseinstellung — einer solchen müßte das sofortige Zurücktreten der betriebsführenden Verwaltung vom Verträge gleichkommen — die Interessen der Postverwaltung und des Publikums verletzt würden.

Was aber damals der Tößtalbahn gegenüber recht war, das ist unseres Erachtens den Bundesbahnen gegenüber billig; auch diese dürfen nicht beanspruchen, von heute auf morgen von einem Betriebsverträge zurückzutreten, sondern sie haben auf alle Fälle eine gewisse Kündigungsfrist, z. B. einen Monat, zu beobachten. Es sollten daher die beiden letzten Worte des fraglichen Alineas, „sofort aufzulösen“, ersetzt werden durch „auf Monatsfrist zu kündigen“.

Zu anderen Bemerkungen gibt uns der Vertrag keinen Anlaß. Wie üblich, wird in den Genehmigungsbeschluß der Vorbehalt aufzunehmen sein, daß für die Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsmäßigen Pflichten neben der betriebsführenden Verwaltung auch die Bahneigentümerin hafte.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Genehmigung des zwischen der Bahngesellschaft Pruntrut-Bonfol und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 25. Oktober 1904, nebst Beilagen;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1904,


beschließt:

1. Der unterm 10. Juni 1904 zwischen der Bahngesellschaft Pruntrut-Bonfol und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit folgenden Vorbehalten genehmigt:

a. Am Schlusse des letzten Alineas des Art. 26 sind die Worte „sofort aufzulösen“ zu ersetzen durch „auf Monatsfrist zu kündigen“.

b. Für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmäßigen Pflichten haftet im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 auch die Bahneigentümerin.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen der Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages. (Vom 15. Dezember 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	581-586
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 251

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.